

**PROYECTO**

**PLAN DE  
TRANSPORTE DE  
CALIFORNIA**  **2025**

**APÉNDICE**

*25 de Septiembre de 2002*

# PROYECTO

## PLAN DE TRANSPORTE DE CALIFORNIA 2025

### APÉNDICE I

#### REQUISITOS Y REGLAMENTOS LEGALES

A continuación se muestran los requisitos establecidos por la ley para desarrollar y actualizar un plan de transporte estatal exhaustivo a largo plazo:

##### ESTATUTOS FEDERALES

- ❑ El título 23, USC, y la Sección 135 contienen los requisitos para el desarrollo de un plan de transporte estatal exhaustivo a largo plazo.
- ❑ La Ley de Eficiencia en el Transporte Terrestre Intermodal (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act, o ISTEA) primero requería que los estados desarrollaran un plan de transporte a largo plazo en 1991. El requisito se reafirmó en la Ley de Igualdad en el Transporte de 1998 para el Siglo XXI (1998 Transportation Equity Act for the 21<sup>st</sup> Century, o TEA-21).
- ❑ Bajo la ley federal, el plan estatal de transporte a largo plazo debe proporcionar lo necesario para el desarrollo y la implementación del sistema de transporte intermodal del estado.
- ❑ El plan estatal debe desarrollarse en cooperación con las organizaciones de planeación metropolitana del estado y en consulta con los funcionarios locales de transporte afectados, los gobiernos de las tribus indígenas y otras partes interesadas. También debe coordinarse con el desarrollo de la porción de transporte del plan estatal de implementación según lo requiere la Ley de Aire Limpio (Clear Air Act).
- ❑ El plan debe tener un horizonte de predicción mínimo de 20 años. El plan debe desarrollarse como parte del proceso de planeación que trata cuando menos siete áreas amplias del movimiento de personas y carga, lo cual incluye:
  - ❖ Movilidad y accesibilidad
  - ❖ Integración y capacidad de conexión
  - ❖ Administración y operación eficientes del sistema
  - ❖ Conservación del sistema existente
  - ❖ Seguridad y protección
  - ❖ Desarrollo económico (incluyendo la productividad y la eficiencia)
  - ❖ Protección ambiental y calidad de vida.

# PROYECTO

## Reglamentos federales de planeación en todo el estado

El Departamento de Transporte de EE.UU. (U.S. Department of Transportation, o U.S. DOT) ha propuesto, pero no ha adoptado aún los reglamentos revisados de planeación en todo el estado para implementar TEA-21. Los reglamentos propuestos pueden compararse a aquéllos que implantan ISTEA y están contenidos en 23 CFR 450 y artículos siguientes, incluyendo:

- ❑ La Sección 450.214(e): “El plan (en todo el estado) deberá evaluarse continuamente y actualizarse periódicamente . . .”
- ❑ Estos reglamentos y los reglamentos propuestos en TEA-21 especifican más ampliamente la participación pública y el proceso de coordinación que se debe seguir al desarrollar el plan.

## Autoridad legal del estado

- ❑ La Sección 65070 del Código del Gobierno (Government Code), y el texto que le sigue, requiere que el Departamento de Transporte de California (California Department of Transportation, o Caltrans) desarrolle un Plan de Transporte para California (California Transportation Plan, o CTP).
- ❑ La Sección 65072 del Código del Gobierno requiere que el plan CTP incluya:
  - ❖ (a) un elemento de la política que describa las políticas de transporte del estado y los objetivos de rendimiento del sistema,
  - ❖ (b) un elemento de estrategias que incorporará los amplios conceptos y estrategias de sistema sintetizados a partir de los planes de transporte regional adoptados. El plan CTP no se referirá a un proyecto específico.
  - ❖ (c) un elemento de recomendaciones que incluye pronósticos económicos y recomendaciones para lograr conceptos, estrategias y objetivos de rendimiento.
- ❑ La Sección 14000 del Código del Gobierno define más el papel del plan CTP y de Caltrans:
  - ❖ (b) “...las expresiones regionales y locales de las metas, los objetivos y las políticas de transporte que reflejan las características y aspiraciones únicas de varias áreas del estado deberán reconocerse en la planeación del transporte, pero deberán ser moduladas por la consideración de los intereses en todo el estado”.
  - ❖ (d) “Las responsabilidades de toma de decisiones para los sistemas de transporte de California están altamente fragmentadas. Esto ha dificultado la integración eficaz de la planeación del transporte y la coordinación intermodal. Debe establecerse un proceso exhaustivo de planeación de transporte intermodal que implique a todos los niveles del gobierno y el sector privado en un proceso cooperativo para desarrollar planes de transporte coordinado”.

# PROYECTO

## APÉNDICE II

### EL EQUIPO DE DIRECTRICES DEL PLAN DE TRANSPORTE DE CALIFORNIA

Caltrans formó un equipo de directrices del plan de transporte de California en mayo de 2000 para crear directrices que conducirían al desarrollo exitoso de un plan CTP y un programa adjunto de participación pública. Las directrices se convirtieron en el primer paso en el desarrollo de un proceso continuado e iterativo que condujo el desarrollo de este plan y las actualizaciones futuras. También definen el proceso de revisión y comentarios del plan CTP, el proceso de evaluación y la participación pública.

El equipo estuvo compuesto de representantes de dependencias regionales de transporte, la Dependencia de Negocios, Transporte y Vivienda (Business, Transportation and Housing Agency, o BT&H), la oficina de planificación e investigación del gobernador (Governor's Office of Planning and Research, o OPR), la Comisión de Transporte de California (California Transportation Commission, o CTC), la Administración Federal de Autopistas (Federal Highway Administration, o FHWA), la Comisión de Gobiernos Locales (Local Government Commission, o LGC), el Proyecto de Políticas de Transporte Terrestre (STPP), y ciertos programas dentro de Caltrans.

Los elementos de directrices y el programa de participación pública del proyecto se distribuyeron a más de 250 organizaciones y personas para revisarse y obtener comentarios. Los comentarios recibidos se incorporaron en el borrador final de acuerdo con la dirección del equipo de directrices. Los elementos de las directrices finales se publicaron en mayo de 2001.

Entre los miembros del equipo de directrices se encontraban:

Charles Fields, Director Ejecutivo  
Amador County Transportation Commission

John Ferrera, Secretario Asistente de Transporte  
Business, Transportation & Housing Agency

Gary Dickson, Presidente  
California Association of Councils of Government

Pete Hathaway, Subdirector en Jefe  
California Transportation Commission

Charles Oldham, Subdirector  
California Transportation Commission

Wade Hobbs  
Federal Highway Administration

Terry Roberts, Jefe  
State Clearinghouse  
Governor's Office of Planning & Research

Judith Corbett, Directora Ejecutiva  
Local Government Commission

Trinh Nguyen, Gerente de Campaña de California del  
Norte  
Surface Transportation Policy Project

Brian J. Smith, Deputy Director  
Planeación y programas modales  
California Department of Transportation

Joan Sollenberger, Jefe  
División de Planeación de Transporte  
California Department of Transportation

Cindy Adams  
División de Análisis Ambiental  
California Department of Transportation  
(Departamento de transporte de California)

Katie Benouar  
División de Nueva Tecnología e Investigación  
California Department of Transportation

Christopher Curtiss  
Planeación de Transporte, Distrito 4  
California Department of Transportation

Gale McIntyre  
División de Transporte Colectivo  
California Department of Transportation

# PROYECTO

## APÉNDICE III

### SIMPOSIOS Y CONFERENCIAS SOBRE EL FUTURO DEL TRANSPORTE EN CALIFORNIA

Caltrans auspició un programa de tres eventos para explorar problemas, soluciones y políticas de transporte. Los eventos fueron coordinados y moderados por el Programa de Extensión para las Políticas Públicas de la Universidad de California (University of California Public Policy Extension Program). Los programas se diseñaron para proporcionar dirección al plan CTP, identificar las fuerzas que dan forma a la movilidad en California y explorar posibles soluciones.

El simposio sobre las fuerzas que dan forma a la movilidad se celebró el 30 de noviembre y el 1º de diciembre de 2000 en Sacramento. Este evento reunió a expertos en transporte con relación a las tendencias importantes, tales como:

- ❑ La población y los perfiles demográficos de California
- ❑ Las opciones y las necesidades de transporte de una población que envejece
- ❑ Las características cambiantes de las poblaciones de inmigrantes y del transporte
- ❑ Tendencias económicas, transformaciones y transporte
- ❑ Innovaciones tecnológicas en el transporte
- ❑ Estrategias para abordar la sustentabilidad en el contexto de la planeación de transporte
- ❑ Financiamiento del transporte en California
  - ❖ Mecanismos alternativos de financiamiento
  - ❖ El contexto de las políticas para lograr la adopción de los planes de financiamiento y las políticas de transporte

Entre los participantes se encontraban:

Arthur Bauer  
Arthur Bauer & Associates  
Californians for Better Transportation

Jeffrey Brown  
UCLA Institute of Transportation Studies

Patrick Conroy, Gerente  
Programa ATMIS, California Partnership for  
Advanced Transit and Highways

Gene Crumley, Gerente  
Director de Administración de Negocios y  
Educación Corporativa  
UC Davis, Extensión Universitaria

Larry Dahms, Director Ejecutivo  
Metropolitan Transportation Commission

Dan Beal, Gerente  
Política y Programa Públicos  
Automobile Club of Southern California

Laura Cohen, Director  
Política Estatal  
Rails to Trails Conservancy

Maria Contreras-Sweet, Secretaria  
California Business, Transportation & Housing Agency

James Corless, Director de California  
Surface Transportation Policy Project

Dana Curry, Director  
Transporte y Recursos  
California Legislative Analyst's Office

## PROYECTO

Elizabeth Deakin, Director  
University of California Transportation Center

Phil Dow, Director Ejecutivo  
Mendocino County Organization of Governments

Charles Fields, Director Ejecutivo  
Amador County Transportation Commission

Jonathan Gifford, Profesor Asociado  
Administración y Política Pública  
George Mason University

Genevieve Giuliano, Profesora  
University of Southern California

Jim Gosnell, Director  
Planeación y Política  
Southern California Association of Governments

Douglas Jackson, Asistente Superior de Programa  
Great Valley Center

Hans Johnson, Colega Investigador  
Public Policy Institute of California

Daniel Kirshner, Analista Económico Superior  
Environmental Defense Fund

Stephen Levy, Director y Economista Superior  
Centro para el Estudio Continuo de la Economía de California

Richard Lyon, Defensor Legislativo Superior  
California Industry Building Association

Dean Misczynski, Director  
California Research Bureau

Stan Randolph, Consultor de Planeación de Transporte  
California Trucking Association

Michael Ritchie, Administrador de la División  
Federal Highway Administration (Administración federal de carreteras)

Rusty Selix, Director Ejecutivo  
California Association of Councils of Government

Brian Taylor, Profesor Asistente, Planeación Urbana  
Director Asociado, Instituto de Estudios de Transporte, Escuela de Política Pública de UCLA

Emily Tibbot, Asesor de Relaciones Gubernamentales  
The Nature Conservancy

Martin Tuttle, Executive Director  
Sacramento Area Council of Governments

Mel Webber, Profesor Emérito  
University of California, Berkeley

Karen Douglas  
Oficina de Proyectos Especiales  
California Highway Patrol

John Ferrera, Secretario Asistente de Transporte  
California Business, Transportation & Housing Agency

Joanne Freilich, Director de Programa  
Extensión de UCLA, Programa de Política Pública

Laura Gipson, Subdirector Interino  
Operación y Mantenimiento  
Sacramento International Airport

John Glover, Director  
Oficina de Planeación Estratégica y de Política  
Port of Oakland

LeRoy Graymer, Director Fundador  
Extensión de UCLA, Programa de Política Pública

Norm King, Director Ejecutivo  
San Bernardino Associated Governments

Jeff Loux, Director de Programa  
Land Use and Natural Resources Program

Lawrence Magid, Subsecretario  
California Business, Transportation & Housing Agency

Michael Meyer, Profesor y Presidente  
Georgia Institute of Technology  
School of Civil and Environmental Engineering

Jeff Morales, Director  
California Department of Transportation

Pete Hathaway, Subdirector en Jefe  
California Transportation Commission

Sandra Rosenbloom, Director  
University of Arizona  
Drachman Inst. For Land & Regional Dev.  
Brian Smith, Subdirector de Planeación  
California Department of Transportation

Joan Sollenberger, Jefe  
División de Planeación de Transporte  
California Department of Transportation

Martin Wachs, Director  
Instituto de Estudios de Transporte  
University of California, Berkeley

Linda Wheaton  
California Department of Housing and Community  
Development

## PROYECTO

La Conferencia sobre el futuro del transporte en California se celebró el 21 y el 22 de junio de 2001 en Universal City. La conferencia exploró estrategias para abordar los futuros retos del transporte en California. Más de 200 asistentes tuvieron la oportunidad de lograr un mayor entendimiento de parte de los expertos nacionales de transporte y de responderles. Caltrans patrocinó becas escolares y subsidió los costos de transporte para estudiantes de preparatoria y representantes de organizaciones que no persiguen fines de lucro y basadas en la comunidad para que participaran en el evento.

Entre los asuntos que se trataron se incluyeron:

- ❑ El cambio económico en California
  - ❖ Los efectos en el transporte
  - ❖ Llevar productos al mercado
- ❑ Servir nuestras numerosas poblaciones
  - ❖ Asuntos de equidad en las políticas de transporte
  - ❖ La planeación del transporte y el envejecimiento en California
  - ❖ Trabajo lejos del hogar: La reforma en el transporte y la beneficencia en los diez grandes estados
  - ❖ El proyecto de bienes y de ahorros de California
  - ❖ Reconsideración de la equidad social en el transporte público
- ❑ Estrategias de sustentabilidad para proteger los recursos naturales mientras se realza y se mantiene la movilidad
  - ❖ Protección de la calidad de vida mediante la armonización de políticas y los incentivos
  - ❖ Plan de espacios abiertos y conservación de los hábitats para varias especies del condado San Joaquin
- ❑ Desarrollo y mantenimiento de sistemas de transporte de alto rendimiento
  - ❖ Administración de nuevas operaciones
  - ❖ Medición de rendimiento y progreso en el transporte
- ❑ Financiamiento del sistema de transporte para el futuro de California
  - ❖ Financiamiento del transporte en California, estrategias para el cambio

El tercer evento fue un retiro consultivo sobre políticas de dos días celebrado en la Universidad politécnica de California en Pomona el 15 y el 16 de noviembre de 2001. El objetivo de esta reunión fue recibir opiniones de los líderes en la formulación de políticas en California y las personas clave interesadas sobre los conceptos esbozados en las políticas contenidas en el plan CTP. Estos conceptos se prepararon con base en el esfuerzo de participación y promoción pública de seis meses que se realizó (Apéndice IV). Durante este período, se llevaron a cabo numerosos talleres y reuniones a través del estado para obtener una amplia información sobre la visión, las metas y las estrategias diseñadas para sostener la economía y el medio ambiente de California, y para tratar equitativamente las necesidades de transporte de una población creciente y cada vez más diversa.

## PROYECTO

Entre los participantes se encontraban:

Robert Arnold, Economista Superior  
Center for Continuing Study of the California  
Economy

Arthur Bauer, Principal  
Arthur Bauer & Associates

Robert Cervero, Profesor  
University of California, Berkeley

Cathy Creswell, Deputy Director  
California Department of Housing and  
Community Development

John Ferrera, Secretario Asistente de  
Transporte  
California Business, Transportation & Housing  
Agency

LeRoy Graymer, Director Fundador  
Extensión de UCLA, Programa de Política  
Pública

Trixie Johnson, Director de Investigación  
Mineta Transportation Institute

Jeff Morales, Director  
California Department of Transportation

Terry Roberts, Director  
State Clearinghouse  
Governor's Office of Planning & Research

Rusty Selix, Director Ejecutivo  
California Association of Councils of  
Government

Brian Smith, Subdirector de Planeación  
California Department of Transportation

Joan Sollenberger, Jefe  
División de Planeación de Transporte  
California Department of Transportation

Marty Wachs, Director  
Instituto de Estudios de Transporte  
University of California, Berkeley

Rick Wilson, Profesor  
Departamento de Planeación Urbana y  
Regional  
Cal Poly Pomona

DeAnn Baker, Representante Legislativo  
California Association of Counties

Dan Beal, Gerente  
Política y Programa Públicos  
Automobile Club of Southern California

Natasha Fooman, Representante Legislativo  
League of California Cities

Genevieve Giuliano, Profesora  
Departamento de Política, Planeación y Desarro  
University of Southern California

Greg Greenwood, Asesor Científico  
The Resources Agency

Randolph Hall, Profesor  
University of Southern California

John Keller, Planificador Superior  
California Highway Patrol

Charles Oldham, Subdirector  
California Transportation Commission

Robert Poole, Director  
Estudios de Transporte  
Reason Public Policy Institute

Kenneth Ryan, Presidente  
Asuntos de Transporte  
Sierra Club of California

Timothy Schott, Secretario de la Asociación  
California Association of Port Authorities

Brian Taylor, Profesor Asociado  
Departamento de Planeación Urbana  
UCLA, School of Public Policy & Social  
Research

Jeff Weir, Especialista de la Contaminación  
del Aire  
Air Resources Board

Paul Zykofsky, Director de Uso del Terreno  
Local Government Commission

# PROYECTO

## APÉNDICE IV

### PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

#### DESARROLLO Y PROPÓSITO

Como una entidad estatal, a Caltrans se le exige que se adhiera a los estatutos federales y estatales que ayudan a garantizar participación pública amplia y diversa. Más allá de los requisitos legales, Caltrans está comprometido a garantizar que a las muchas voces de nuestro estado se les den oportunidades para ser escuchadas al principio del desarrollo del plan CTP.

En la primavera del 2001, Caltrans inició un programa de participación pública para solicitar a los interesados en el sistema de transporte y a sus usuarios comentarios e inquietudes antes de esbozar el plan. Una vez que el proyecto del plan CTP sea aprobado para su publicación, Caltrans distribuirá el proyecto del plan CTP para su revisión, y solicitar comentarios mediante audiencias públicas, reuniones, entrevistas, correo electrónico y el servicio postal. Lo siguiente describe el proyecto preliminar del programa de participación pública.

La preparación para un esfuerzo de participación pública agresiva incluyó la investigación de los requisitos federales, la revisión de los programas de participación pública de otras dependencias y otros estados, el establecimiento de un equipo multidisciplinario encargado de desarrollar directrices para el plan CTP su programa de apoyo de participación pública. Además, Caltrans formó un equipo de encuestas de los clientes y contrató a un consultor privado para desarrollar y ejecutar una encuesta eficaz para los consumidores.

Estos esfuerzos, que abarcan los componentes siguientes, produjeron como resultado un programa de participación pública en el plan CTP que fue amplio, diverso, cooperativo e informativo:

#### A. INFORMACIÓN SOBRE EL TÍTULO FEDERAL VI

El Título Federal VI del Código de Reglamentos Federales exige a los estados realizar una promoción amplia y diversa con énfasis en los grupos tradicionalmente mal atendidos. La asistencia a las reuniones públicas del estado debe documentarse y está sujeta a auditorías por parte de los representantes del Título VI federal y estatal. Caltrans desarrolló una tarjeta de información sobre el Título VI para reunir información voluntaria con respecto al género, la edad, el origen étnico, el ingreso, el idioma primario y secundario, discapacidades y código postal. A los participantes también se les preguntó si representaban a una organización para personas de bajo ingreso, minoritarias o con discapacidades. Esta información se guarda en una base de datos y está disponible para preparar informes cuando sea necesario.

# PROYECTO

## B. ENCUESTA DE LOS CLIENTES

La encuesta de los clientes del plan CTP abarcó dos elementos, 1) una serie de grupos de enfoque, y 2) una encuesta telefónica al azar en todo el estado.

### Grupos de enfoque

La serie de grupos de enfoque de socios y clientes quizá proporcionaron el esfuerzo de participación pública más productivo entre las diferentes técnicas que se usaron para desarrollar el plan CTP. Se establecieron grupos de enfoque específicos por dependencia pública, origen étnico, ingreso, modo de viaje, grupo de edad, condiciones de viaje y otras categorías específicas.

Se proporcionó a los participantes en los grupos de enfoque de clientes del transporte incentivos financieros para participar, y compensación para una comida, cuidado infantil y transporte a las sesiones. Además, las sesiones para los clientes del transporte se llevaron a cabo generalmente en las noches para adaptarse a los horarios laborales y escolares.

Un total de 54 sesiones completas de grupos de enfoque de 10 ó 15 participantes se celebraron a través del estado, en entornos urbanos y rurales. El reclutamiento se hizo al azar, generalmente en vecindades cercanas al local. Además de inglés, los grupos de enfoque se llevaron a cabo en español y en lenguajes asiáticos.

Un consultor profesional condujo todas las sesiones de los grupos de enfoque. Una serie de temas generales de transporte, usados para cada sesión de los grupos de enfoque, se exploraron para probar la reacción y las opiniones de los participantes. La información obtenida de los grupos de enfoque se clasificó en temas, se le asignó prioridades y se usó para desarrollar preguntas para la encuesta telefónica. Los participantes expresaron inquietudes acerca de las siguientes cuatro áreas:

- Los participantes opinaron que la congestión del tráfico empeorará durante los siguientes 20 años.
- Los participantes opinaron que las decisiones sobre el uso de la tierra afectan el transporte.
- Los participantes opinaron que al sistema de transporte le falta conectividad modal.
- Los participantes opinaron que se necesita una mejor coordinación en la planeación del transporte entre los niveles federal, estatal, y local.

### Encuesta telefónica

Caltrans condujo la encuesta telefónica a clientes en todo es estado para hacer posible un análisis cuantificable de los temas de los grupos de enfoque. Para conducir el análisis de las encuestas regionales, dividimos el estado en ocho áreas geográficas únicas:

- Región 1: California oriental (las sierras, los desiertos)
- Región 2: El valle del norte (Lassen, Quincy)
- Región 3: El área de Sacramento y Stockton

## PROYECTO

- ❑ Región 4: El valle de San Joaquín (Fresno, Bakersfield)
- ❑ Región 5: El área de la bahía de San Francisco
- ❑ Región 6: La costa de California (San Luis Obispo, Eureka)
- ❑ Región 7: Cuenca de Los Ángeles
- ❑ Región 8: El área de San Diego

Para garantizar la misma cantidad de información en los resultados de la encuesta, se requirieron 400 encuestas completas en cada región, para obtener un total de 3,200 encuestas completas en todo el estado. Se hicieron llamadas al azar a residencias en cada región. Si el primer intento para obtener respuesta fue infructuoso, se hicieron llamadas adicionales a la misma residencia a horas diferentes del día para garantizar un número adecuado de oportunidades para responder. Hubo servicios de traducción disponibles en caso de que el idioma de quienes respondían no era el inglés.

Como sucedió con los resultados de los grupos de enfoque, los resultados de las encuestas telefónicas se compilaron y se tabularon. La tabla a continuación lista las conclusiones clave que se recibieron de la mayoría de los residentes que contestaron la encuesta y cómo sirvieron para dar forma a las metas que se identificaron en el plan CTP:

Conclusiones de la encuesta	Meta del plan CTP
La congestión de tráfico será un problema importante en el futuro; hacer que los sistemas se conecten mejor	Mejorar la movilidad y el acceso
Se necesita planeación coordinada de la comunidad para ayudar a tratar el uso deficiente de la tierra.	Refleja los valores de la comunidad
La reparación y el mantenimiento de los caminos será un problema importante en el futuro.	Preservar el sistema de transporte
Sentirse seguro y protegido al viajar es la más alta prioridad.	Aumentar la seguridad pública

### C. TALLERES REGIONALES PARA EL PLAN CTP

La primera fase de la aportación de la participación pública en el plan CTP concluyó con veinticuatro talleres regionales para el plan CTP. Como sucedió con los grupos de enfoque de las encuestas de los clientes, los talleres regionales para el plan CTP se realizaron a través del estado.

Las dependencias de planeación de transporte regionales y el personal de planeación de distrito de Caltrans copatrocinaron los talleres regionales. El formato general de los talleres permitió varias sesiones simultáneas más pequeñas o formatos de ayuntamiento para tratar asuntos relacionados con el transporte de interés para los participantes y sus comunidades. Los talleres se realizaron durante el día, las horas de la noche, y los fines de semana, en oficinas regionales de transporte, instalaciones de conferencias de negocios, ciudades universitarias y centros comunitarios.

## PROYECTO

Los talleres regionales para el plan CTP tuvieron buena asistencia, con representantes de los gobiernos federal, estatal y local, grupos defensores y proveedores de transporte, representantes de grupos demográficos y de negocios y usuarios del sistema. En general, las opiniones recibidas con relación a asuntos de transporte de los talleres regionales del plan CTP corroboraron los resultados recibidos de los grupos de enfoque de los clientes y de la encuesta telefónica de los clientes.

### D. MATERIALES Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Caltrans creó una página web para informar al público de las actividades del plan CTP, proporcionar un calendario de eventos y solicitar opiniones sobre las metas y las estrategias del proyecto. Esta página web se tradujo al español y se hizo disponible en formato de texto para difundirse y adaptarse a las necesidades de nuestros clientes diversos.

El sitio web está directamente conectado con una dirección de correo electrónico para todos aquellos que se interesan en enviar comentarios con respecto al plan CTP. Los productos futuros que se relacionan con el desarrollo del plan CTP, tales como boletines de información, borradores de documentos, etc. se publicarán en este sitio web. La dirección de esta página es: [www.dot.ca.gov/hq/tpp/Offices/OSP/OSP.htm](http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/Offices/OSP/OSP.htm)

#### Folleto y cuestionario

Caltrans desarrolló el folleto introductorio, "Díganos ... de aquí, ¿a dónde vamos?" El folleto incluía un cuestionario desprendible con porte pagado que proporcionó al usuario del sistema la oportunidad de expresar su opinión y asignar prioridades a asuntos importantes de transporte.

Además de inglés, el folleto/cuestionario estuvo disponible en español, chino y vietnamita, y se transcribió a Braille para permitir una participación diversa. Más de 22,000 copias se distribuyeron durante el verano del 2001, en talleres, mediante envíos por correo según una base de datos, en reuniones, instalaciones del sistema público de transporte, y envíos por medio del periódico.

El personal del Distrito 5 de Caltrans, San Luis Obispo, se asoció con Amtrak para proporcionar una caseta de información de transporte en la feria Mid-State. El personal distribuyó más de 500 folletos y cuestionarios durante el evento.

#### Tarjeta de comentarios del taller

El personal distribuyó tarjetas de comentarios con dirección de retorno y porte pagado en los talleres y en reuniones. Se exhortó a los participantes a llenar la tarjeta durante el evento o enviarla por correo posteriormente. También se les exhortó a tomar tarjetas de comentarios para compartirlas con sus amigos y familiares. La tarjeta de comentarios proporcionó a los usuarios del sistema de transporte una oportunidad para presentar sus inquietudes y proporcionar información para comunicarse con ellos, la cual pueda incluirse en nuestra base de datos de participación pública en el plan CTP.

Hasta ahora, hemos recibido más de 1,100 tarjetas de comentarios y cuestionarios que expresan las inquietudes de los usuarios del transporte y recomendaciones con relación al sistema de transporte del estado. A quienes respondieron se les preguntó mencionar las tres áreas que les preocupan más.

# PROYECTO

## Medios de comunicación

Caltrans preparó comunicados de prensa para informar al público de los talleres del plan CTP, incluyendo fecha, horas y ubicaciones. Estos comunicados de prensa se distribuyeron ampliamente a través de anuncios de periódico, avisos públicos, radio y televisión. También se notificó a los medios de comunicación étnicos como La Voz Latina, The Lang Magazine, Hispanic Business Journal, KEST-AM Chinese World Radio, Azteca News, etc. Además, el personal de Caltrans participó en entrevistas de radio y periódico antes y durante los talleres regionales.

## Base de datos de participación pública CTP

Caltrans desarrolló una base de datos para capturar información para comunicarse con nuestros clientes y socios interesados en el desarrollo del plan CTP. La base de datos permite registrar los comentarios recibidos mediante los cuestionarios de los folletos, las tarjetas de comentarios, los mensajes de correo electrónico, las cartas y los eventos públicos. La base de datos ayudará a Caltrans a contestar los comentarios sobre el "quién, qué, cuándo, dónde y cómo" que se recibieron. La base de datos contiene casi 4,000 nombres y se expandirá durante el período de revisión de pública y comentarios del proyecto del plan CTP.

## E. PROBLEMAS DE LAS CIUDADES RURALES Y LAS ÁREAS RURALES CIRCUNDANTES

Caltrans tiene el compromiso de desarrollar un plan CTP que represente las opiniones de todos los californianos, incluso aquellos que residen en las zonas rurales de nuestro estado. La importancia que se le otorga a la participación pública de las áreas rurales se demostró mediante:

- ❑ Los grupos externos de enfoque de la encuesta de los clientes del plan CTP – celebrados en Quincy, Eureka, Bakersfield, Marysville, Bishop, Red Bluff, Redding y Victorville.
- ❑ La encuesta telefónica externa de los clientes del plan CTP – Cuatro de las ocho regiones de la encuesta telefónica fueron predominantemente de composición rural. Con 400 encuestas telefónicas completas por región, cada región tuvo igual voz al proporcionar aportaciones cuantificables a los resultados de la encuesta.
- ❑ Los talleres regionales del plan CTP – 11 de los 22 talleres regionales del plan CTP se llevaron a cabo en ciudades rurales, permitiendo a los residentes rurales la oportunidad de proporcionar opiniones para las metas, los asuntos, las políticas y las estrategias del proyecto del plan CTP.
- ❑ Los comentarios de las regiones rurales con relación al plan CTP – los residentes de los pueblos rurales y las áreas rurales circundantes enviaron aproximadamente el 25 por ciento de las tarjetas de comentarios, los cuestionarios, las cartas y los mensajes de correo electrónico.

La información recibida de los esfuerzos de participación pública de las regiones rurales fue crucial para dar forma a la sección de asuntos rurales del plan CTP.

# PROYECTO

## APÉNDICE V

### INGRESO Y GASTOS DE TRANSPORTE

#### INGRESOS

Según la Oficina del Analista Legislativo, en el año fiscal 1999-2000, California gastó aproximadamente \$15.5 miles de millones de fondos públicos en transporte.<sup>1</sup> Además, el sector privado gasta miles de millones de dólares para comprar y hacer funcionar los vehículos que viajan por la red de transporte y para construir, hacer funcionar y mantener los ferrocarriles privados, los puertos y los aeropuertos. Lo siguiente proporciona un breve panorama general de las fuentes del fondo de transporte y las distribuciones.

El transporte en California está financiado por una variedad de fuentes de financiamiento estatales, locales, privadas y federales. Los fondos estatales consisten primordialmente de impuestos estatales sobre el consumo de los combustibles gasolina y diesel (18¢ por galón) y cuotas por el peso de los camiones. Las fuentes de fondos adicionales incluyen la mayoría de los impuestos de venta estatales sobre el combustible diesel, las recaudaciones de los bonos, las cuotas de los usuarios, los ingresos privados (AB 680) y las asignaciones de los ingresos del Fondo General. Hasta hace poco, sólo una pequeña porción del impuesto estatal sobre las ventas de gasolina se asignaba al transporte. En 2000, el Programa de Alivio de la Congestión de Tráfico del gobernador (Governor's Traffic Congestion Relief Program o TCRP) dedicó la porción estatal del impuesto sobre las ventas de gasolina a fines de transporte durante cinco años. El programa TCRP se trata en más detalle en el Apéndice VI.

Los californianos aprobaron la Proposición 42 en marzo de 2002. Esta medida establece en la constitución del estado disposiciones de la ley actual relacionadas al programa TCRP que requieren que desde el año fiscal 2003-04 al 2007-08, los ingresos por impuestos sobre la venta de gasolina se usen para fines de transporte especificados. Además, la medida exige que a partir de 2008-09, los ingresos por impuesto sobre la venta de gasolina sigan usándose para fines de transporte. La medida generará aproximadamente de \$1.3 a \$1.5 miles de millones por año, y se distribuirá como se indica a continuación:

- ❑ 20 por ciento al transporte público
- ❑ 40 por ciento a proyectos de mejoras al transporte financiadas en el Programa Estatal de Mejoras al Transporte (State Transportation Improvement Program o STIP)
- ❑ 40 por ciento a las mejoras de las calles y los caminos locales, en donde la mitad de la cantidad se asigna a las ciudades y la mitad a los condados.

Los fondos federales de transporte se prorratan a California con base en la contribución del estado al Fondo Federal de Fideicomiso para Carreteras (federal Highway Trust Fund) mediante los impuestos federales sobre los combustibles del

---

<sup>1</sup> Viajes por California – Cómo financiar nuestro transporte, Oficina del analista legislativo, mayo de 2000. (California Travels - Financing Our Transportation, Legislative Analyst's Office, May 2000.)

## PROYECTO

transporte. El impuesto federal sobre el consumo de gasolina es de 18.4¢ por galón, 24.4¢ en diesel, y de 3.4¢ a 9.8¢ en gasohol.

El estado recibe aproximadamente el 65 por ciento de los ingresos de los impuestos estatales sobre el consumo de gasolina y diesel, mientras que las ciudades y los condados reciben aproximadamente el 35 por ciento para las calles y los caminos locales. La participación del estado, junto con las cuotas por el peso de los camiones, se depositan en la Cuenta Estatal de Carreteras (State Highway Account).

De acuerdo con el artículo XIX de la Constitución del Estado de California, las partidas por impuestos estatales sobre la gasolina puede usarse sólo para planear, construir, mantener y operar calles y carreteras públicas; y para planear, construir y mantener vías de transporte colectivo e instalaciones fijas relacionadas. Los ingresos por impuestos sobre la gasolina no pueden usarse para operar o mantener sistemas de transporte colectivo ni para comprar o mantener inventario rodante (trenes, autobuses o transbordadores).

Los fondos locales constituyen aproximadamente la mitad de todos los fondos que se gastan en transporte. Más de la tercera parte de los fondos locales para el transporte se derivan de los impuestos locales opcionales sobre las ventas y se dedican a fines de transporte; el resto lo constituyen el Fondo Local de Transporte (Local Transportation Fund), las tarifas del transporte colectivo, las cuotas, las valoraciones y otros fondos locales.

## GASTOS

Aproximadamente el 80 por ciento de los gastos de transporte estatal están destinados a mantener, rehabilitar, operar y mejorar el sistema de carreteras. El transporte colectivo constituye aproximadamente el 9 por ciento de los gastos estatales totales de transporte, planeación y administración el 6 por ciento, y el resto está dirigido al equipo y al programa de aeronáutica.

Aproximadamente la mitad de los gastos en carreteras son para proyectos de desembolso de capital y otro 15 por ciento para el diseño, la ingeniería y la revisión ambiental del proyecto. La ayuda local constituye aproximadamente el 17 por ciento de los gastos en carreteras y el mantenimiento el 12 por ciento.

El financiamiento del Programa de cuatro años operación y protección de las carreteras del estado (four-year State Highway Operation and Protection Program o SHOPP), y el plan de diez años, se quita primero de la porción de desembolso de capital. Los proyectos SHOPP se limitan a mejoras de capital con relación al mantenimiento, la seguridad, y la rehabilitación de las carreteras y los puentes estatales que no añaden un nuevo carril de tráfico al sistema. El programa SHOPP actualizado que adoptó la CTC en mayo de 2000 identifica \$11 miles de millones en proyectos de rehabilitación y operaciones durante los siguientes diez años.

El resto de la categoría de desembolso de capital financia el STIP. El financiamiento de STIP se reparte 25 por ciento a Caltrans debido al sistema interregional de caminos y al ferrocarril entre ciudades, y 75 por ciento a las dependencias de planeación de transporte regional.

## **PROYECTO**

Casi la mitad de los gastos en calles y caminos locales se realizan en proyectos de rehabilitación de calles, construcción e iluminación. El mantenimiento recibe aproximadamente una tercera parte de los gastos anuales, ingeniería y administración son responsables del 11 por ciento, y la reparación del drenaje pluvial y las instalaciones para peatones y bicicletas reciben el 9 por ciento restante.

### **CUMPLIMIENTO DE LA LEY**

Además de los impuestos sobre el combustible, los californianos pagan cuotas por registro de vehículos y por licencias de conducir para poder operar vehículos. El ingreso generado mediante estas cuotas sólo puede usarse para la administración y la aplicación del cumplimiento de las leyes de tránsito y de vehículos. El presupuesto 2000-01 incluyó \$1.2 miles de millones para fines de asegurar el cumplimiento de las leyes de tránsito, el 70 por ciento del cual costea a la Patrulla de Caminos de California (California Highway Patrol).

# PROYECTO

## APÉNDICE VI

### PROYECTOS PLANEADOS

#### PLANES DE TRANSPORTE PARA 20 AÑOS

La base de datos del Sistema de Inversión para el Transporte de California (California Transportation Investment System) (descrita en este apéndice) incluye proyectos planeados tomados de los Planes de Transporte Regional (Regional Transportation Plans) aprobado a partir de enero de 2000 y proyectos de los planes del sistema a nivel estatal, incluso el Plan Estratégico de Transporte Interregional (Interregional Transportation Strategic Plan) y el plan del sistema de aviación de California (California Aviation System Plan). En combinación con los datos del proyecto del Programa de Inversión para el Transporte del Estado de 2000 (2000 State Transportation Investment Program) y el Programa de Operación y Protección de las Carreteras del Estado (State Highway Operations and Protection Program), un poco menos de \$70 miles de millones en inversiones se planearon para el sistema de transporte dentro de los siguientes 20 años.

Cincuenta y siete por ciento de la inversión está planeada para el sistema de carreteras del estado y, cuando se combina con los proyectos de calles y caminos locales, llega a un total del 72 por ciento de toda la inversión destinada a los caminos de California. De la cantidad restante, el 11 por ciento está destinada para el ferrocarril, el 8 por ciento para el transporte público, el 8 por ciento para aeropuertos y el 1 por ciento para instalaciones para bicicletas y peatones.

#### PROGRAMA DEL GOBERNADOR DE ALIVIO DE LA CONGESTIÓN DE TRÁFICO

En julio de 2000, el Gobernador Gray Davis firmó el proyecto de Ley de la Asamblea (Assembly Bill) 2928 (Capítulo 91 de las leyes de 2000), la cual implementó el programa TCRP. El propósito del plan es aliviar la congestión, mejorar el movimiento de los bienes, y proporcionar conectividad intermodal. Según se aprobó, el plan proporciona \$5 miles de millones en fondos nuevos a 141 proyectos de alta prioridad y otros \$1.4 miles de millones para el mantenimiento de calles y caminos locales, operaciones de tránsito y proyectos STIP durante siete años fiscales. Los 141 proyectos se concentran en los corredores más congestionados en el estado e incluyen proyectos de carreteras, tránsito y ferrocarril.

Los fondos para el Programa de Alivio de Congestión de Tráfico (Traffic Congestion Relief Program) provienen de los impuestos estatales sobre las ventas de gasolina que normalmente van al Fondo General (General Fund). Estos fondos no están sujetos a las restricciones del Artículo XIX de la Constitución del estado, según se trata en el Apéndice IV.

El Programa de Alivio de Congestión de Tráfico proporciona financiamiento para los proyectos según se indica a continuación:

## PROYECTO

1. *“Arrancar” proyectos que actualmente carecen de fondos.* Los fondos proporcionados harán posible que se realicen estudios para comenzar y garantizar consenso en el proyecto. La conclusión de los estudios, la mejor definición del alcance, y el consenso obtenido facilitará la obtención del financiamiento restante que se necesita para implementar cada proyecto.
2. *Financiar por completo los proyectos de manera que el proyecto pueda implementarse o pueda iniciarse la construcción.* Un pleno financiamiento acelerará la implementación o la construcción de un proyecto haciendo el financiamiento disponible antes de lo que podría haber sido de otra manera. Esto incluye financiar la fase de diseño de manera que pueda terminarse el diseño, o proporcionar financiamiento para obtener el derecho de paso necesario para un proyecto.
3. *Proporcionar fondos para proyectos que estarían restringidos por el Artículo XIX o serían difíciles de realizar debido a ese artículo.* Como el impuesto sobre las ventas de gasolina no está sujeto a las restricciones del Artículo XIX, los fondos del Programa de Alivio de Congestión de Tráfico son más flexibles y por lo tanto pueden usarse para la compra de autobuses e inventario rodante.

# PROYECTO

## APÉNDICE VII

### TRABAJO EN CURSO

#### **A. SISTEMA DE INVERSIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CALIFORNIA HERRAMIENTA DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA**

##### **Antecedentes**

En diciembre de 1998, como primer paso al iniciar la actualización del plan CTP 2025, un equipo compuesto del personal de Caltrans y los socios regionales identificaron la necesidad de integrar los planes a largo plazo existentes tanto de Caltrans como de las dependencias de planeación de transporte regionales creando una herramienta de Sistema de Información Geográfica (GIS) del sistema de transporte actual y planeado. El producto resultante es un proyecto adaptado ESRI y ArcView desarrollado en conjunto por la Oficina de Planeación Estatal (OSP) de Caltrans y la sucursal de servicios GIS de la División de Información del Sistema del Transporte, con aportaciones de comités asesores tanto técnicos como en política compuesto de socios internos y externos. En enero de 2001 se publicó la primera versión oficial (v1.1) de la herramienta GIS del sistema de inversiones de transporte de California (CTIS) con documentación de apoyo que incluía una guía del usuario, un diccionario de datos y metadatos. La herramienta se publicó en el sitio web de Caltrans en mayo, haciéndola disponible para que las dependencias externas la descargaran.

##### **Propósito**

La meta de la herramienta CTIS es presentar un mapa detallado de los proyectos de transporte en curso y planeados en los siguientes 20 o más años por el estado y nuestros socios de planeación de transporte regional en el sistema de transporte de California. La herramienta coloca en un mapa los proyectos de carreteras, de caminos locales, de ferrocarriles y de aeropuertos. Los proyectos para bicicletas, peatones y de planeación también están incluidos en la herramienta, pero no se colocan en el mapa.

La herramienta de CTIS puede usarse para ver datos relacionados con el espacio y realizar análisis básicos en los proyectos de transporte, tal como el dinero que se debe invertir en las instalaciones de carretera según el propósito del proyecto. La herramienta al nivel de bosquejo también sirve como herramienta de comunicación para facilitar los diálogos iniciales entre las dependencias con relación a lo que está planeado en una región geográfica determinada. Se pretende que CTIS mejore la toma de decisiones ayudando a Caltrans y a los planeadores regionales a identificar y evaluar huecos, traslapes y contradicciones en los proyectos de transporte planeados, y las oportunidades para mejorar el tiempo y la coordinación de los proyectos, así como proporcionando una representación detallada de los planes del sistema existente como aportación al plan CTP 2025 y actualizaciones subsiguientes al plan.

# PROYECTO

## Estado del Proyecto

Después de la publicación de la herramienta en enero de 2001, se lanzó una campaña de mercadeo en todo el estado para presentar la herramienta al personal interno y al personal de las dependencias asociadas. Estas presentaciones culminaron en la formación de un grupo de trabajo, compuesto de representantes de las dependencias de planeación de transporte regional y personal de las divisiones de Caltrans relacionadas para desarrollar un proceso y un ciclo de actualización de los datos de la herramienta, y hacer recomendaciones para integrar mejor varias bases de datos relacionadas con los proyectos y mejorar la compatibilidad de las herramientas y los datos GIS.

Mientras se está diseñando el proceso de actualización a largo plazo, el personal ha desarrollado una base de datos relacional para actualizar los datos programados de los proyectos en la herramienta con los proyectos STIP de 2000. Esta actualización, la cual está a punto de concluirse, producirá la versión 1.3 de la herramienta.

## Visión en el futuro cercano y en última instancia

Siguiendo la publicación de la versión 1.3, se iniciará la actualización de los datos de los proyectos planeados. Los planes de transporte regional (planes RTP), la fuente de la mayoría de los proyectos planeados, están ahora en proceso de actualizarse para reflejar los nuevos requisitos contenidos en las directrices de los planes RTP publicados el año pasado. Los datos de los proyectos de estos nuevos planes RTP se ingresarán en la base de datos CTIS al hacerse disponibles. También se añadirán los datos de los proyectos de los planes del sistema a nivel del estado, incluyendo los proyectos de aviación, interregionales y de ferrocarriles de pasajeros y de carga.

La visión de última instancia de la herramienta es que estará basada en la red web, permitiendo acceso sin la necesidad de que el usuario tenga software GIS. Será posible a los propietarios de los datos de los proyectos actualizar los datos descriptivos, los datos espaciales (de localización) y aun la ubicación del proyecto en la herramienta simplemente "señalando y haciendo clic" en un mapa. La herramienta estará conectada dinámicamente a otras bases de datos de Caltrans, tales como la base de datos de proyectos programados del Sistema de Programas de Mejora al Transporte de California (CTIPS), permitiendo a los usuarios tener acceso a información actualizada. La herramienta mostrará la ubicación de todos los modos de transporte de los proyectos, incluyendo proyectos para bicicletas, peatones y transporte público, los cuales en la actualidad sólo pueden verse en forma de tabla. También, los proyectos locales de caminos y ferrocarriles se mostrarán como eventos lineales (sin origen ni destino) en lugar de un solo punto (en la instalación principal y la calle que la cruza).

## B. ESTUDIO DEMOGRÁFICO Y DE TENDENCIAS DEL PLAN DE TRANSPORTE DE CALIFORNIA

Los objetivos del estudio demográfico y de tendencias del plan de transporte de California eran identificar las tendencias y los cambios de la población que afectarán el sistema de transporte, el comportamiento relacionado con los viajes y el desarrollo de políticas y estrategias de California. Las conclusiones se basaron en las tendencias emergentes sociales, económicas y de negocios, y la composición y distribución

## PROYECTO

demográfica proyectada de California según se derivó del Censo Nacional de 2000. Los resultados del estudio ayudarán a los planeadores y los proveedores del transporte a desarrollar estrategias para tratar las necesidades de transporte de California en diez y veinte años (2015 y 2025). El proyecto incluyó artículos sobre asuntos, un informe final y una herramienta de Sistema de Información Geográfica para mostrar geográficamente los cambios de población proyectados. El estudio concluyó en el otoño del 2002.

La profesora Elizabeth Deakin, de la Universidad de California en Berkeley, desarrolló los artículos de antecedentes para la primera fase del estudio. Las tendencias identificadas en estos artículos incluyeron aumentos en el uso y la propiedad de automóviles, el crecimiento de la población y la población creciente de Californianos más jóvenes y más viejos. Otros problemas que se trataron en los trabajos fueron la localización de la vivienda, los patrones de empleo, los avances tecnológicos, el transporte de carga y las consideraciones ambientales. Los documentos sobre asuntos están publicados en el sitio web del Centro de Transporte de la Universidad de California en: [www.uctc.net/trends/](http://www.uctc.net/trends/).

El equipo de investigación que condujo el resto del estudio fue dirigido por los profesores Randall Crane y Abel Valenzuela de la Universidad de California en Los Angeles, Christopher Williamson del grupo de investigación Solymar Research Group, y el profesor Dowell Myers de la Universidad de California del Sur. Esta fase del estudio implicó examinar los cambios de población y analizar las tendencias y los asuntos de transporte que afectarán a California durante los próximos 20 años.

Durante la primera parte de esta fase, se prepararon proyecciones de población a nivel de parcelas para los años 2015 y 2025. Estas proyecciones se generaron usando datos demográficos existentes y el Censo de 2000, junto con las proyecciones demográficas del departamento de finanzas y las organizaciones metropolitanas de planeación. Las proyecciones de población luego se colocaron en un mapa usando un programa de sistema de información geográfica.

Además, el equipo de investigación examinó datos complementarios para realzar el conocimiento de las relaciones entre raza, origen étnico, opciones de transporte y estado migratorio. Esto incluyó la consideración de segmentos específicos del mercado laboral tales como los trabajadores domésticos, los jornaleros y los trabajadores agrícolas migratorios.

Después de reunir los datos, el equipo de investigación formuló y calibró un modelo de demanda de viaje en todo el estado. El modelo consideró cambios en la población, comportamiento con relación a los viajes y patrones de uso de la tierra para ilustrar los niveles de demanda posibles para el sistema de transporte de California en 2025.

Caltrans continuará actualizando y ampliando los datos al hacerse disponible la información del Censo de 2000 y de otras fuentes.

## **PROYECTO**

### **C. LA ENCUESTA DE 2000 – 2001 DE VIAJES EN TODO EL ESTADO**

Caltrans mantiene una base de datos de viajes en todo el estado, la cual se usa para estimar, modelar y pronosticar viajes a través del estado. La base de datos se actualiza periódicamente con información que se reúne en encuestas hechas en los hogares y en combinación con el censo nacional. Caltrans, en colaboración con la firma de consultoría NuStars, recientemente terminó una extensa encuesta de viajes en todo el estado correspondiente a 2001 que adquirió datos socioeconómicos y de viajes en 17,000 hogares de California que se seleccionaron al azar mediante entrevistas telefónicas. Este estudio de orígenes y destinos proporciona a los planeadores, analistas e ingenieros de transporte una perspectiva completa de dónde comienzan y terminan los viajes. Se puede comparar con los datos recabados en la Encuesta de Viajes de 1991 para examinar los cambios regionales y estatales en los porcentajes de viaje por hogar y por vehículo, modo de transporte, longitud del viaje y porcentajes de ocupación del vehículo.

### **D. ESTUDIO DE ACCESO AL EMPLEO Y TRASLADO DE REGRESO**

Un estudio titulado "Job Access and Reverse Commute in California: Markets, Needs, and Policy Prospects" (Acceso al empleo y traslado de regreso en California: mercados, necesidades y prospectos de políticas) se está realizando para determinar los efectos de la descentralización del empleo en los residentes urbanos. El estudio, realizado por el Instituto de Estudios de Transporte (Institute of Transportation Studies) de la Universidad de California en Berkeley, evaluará el nivel de demanda de los servicios de transporte de traslado de regreso, los patrones espaciales de la realización de viajes, el desglose socio-demográfico de quienes se trasladan del regreso del empleo, la elección de modo de transporte de quienes se trasladan, y los factores institucionales en las áreas metropolitanas grandes y pequeñas y los condados rurales.

# PROYECTO

## APÉNDICE VIII

### COMISIÓN DE CALIFORNIA SOBRE EL DESARROLLO PARA EL SIGLO XXI

#### INVIERTA POR CALIFORNIA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA PARA LA PROSPERIDAD FUTURA Y LA CALIDAD DE VIDA DE CALIFORNIA

En 1999, el gobernador Gray Davis estableció una comisión de 48 miembros sobre la construcción para el siglo XXI mediante una orden ejecutiva. A la comisión, co-presidida por María Contreras-Sweet, Secretaria de la dependencia BT&H, y Cruz M. Bustamante, vicegobernador, se le encargó explorar los problemas de infraestructura que afectan decenas de millones de Californianos cada día.

La comisión evaluó los ocho componentes básicos de la infraestructura de California:

- ❖ Instalaciones educativas
- ❖ Energía
- ❖ Vivienda
- ❖ Uso del terreno
- ❖ Instalaciones públicas
- ❖ Tecnología
- ❖ Transporte
- ❖ Agua.

También identificó los retos de infraestructura financiera y proporcionó nuevas opciones. El informe de la comisión está disponible en: <http://www.bth.ca.gov/invest4ca/>

El proyecto del plan CTP es congruente con las conclusiones y las recomendaciones de la Comisión para el transporte. Además, el comité de transporte de la comisión desarrolló el siguiente conjunto de criterios y medidas de rendimiento para evaluar las propuestas de transporte, orientadas a mejorar las entregas de los proyectos y a maximizar las inversiones. Los criterios se listan en orden alfabético.

*Alivio de la congestión:* El grado al cual el proyecto reduciría los tiempos de traslado y los costos de las demoras en zonas urbanas durante las horas pico.

*Conectividad:* El grado al cual la instalación se combina y se coordina con otras instalaciones de transporte, varios modos de transporte, las necesidades del usuario (tales como puntos dónde subir y bajar pasaje), instalaciones no relacionadas con el transporte, otras regiones en el estado, y rutas de comercio nacional e internacional.

*Conveniencia/comodidad:* Los factores incluyen la facultad del viajero de llegar a la instalación al principio del viaje o seguir viajando (si es necesario) después de salir de la instalación; la capacidad de disfrutar el viaje; la comodidad en la instalación; la intimidad; el ruido; los olores; la protección contra el ruido, el frío, la lluvia, etc.; y la facultad de realizar funciones diferentes a operar el vehículo durante el viaje (tal como leer, usar una computadora, conversar, escuchar música, ver televisión, usar el teléfono, etc.).

## PROYECTO

*Costo:* Los costos internos y externos al público por planear, diseñar, construir, mantener, operar y usar la instalación. El valor presente de cualquier costo futuro y si otras fuentes de financiamiento pueden obtenerse y aprovecharse para aumentar la inversión total.

*Eficiencia:* La eficacia de la instalación medida según su uso, tal como costo por viaje, tiempo o velocidad por viaje, costo por persona o persona-milla, costo o velocidad del movimiento de los bienes, dependencia en otras instalaciones, etc.

*Tecnología en evolución:* El grado al cual la instalación puede realizarse y mejorarse en el futuro si se desarrolla la nueva tecnología que se anticipa; la factibilidad o probabilidad de que se desarrolla tal tecnología, el costo de desarrollar o aplicar tal tecnología, y el grado al cual tal tecnología mejorará o añadirá beneficios a la instalación.

*Flexibilidad:* La utilidad continuada de la instalación con base en la capacidad de ajustarse a cambios en las necesidades futuras de transporte, destinos, modos de transporte e instalaciones; consideraciones ambientales y la facultad de mover uno o cierta cantidad de personas y bienes.

*Movilidad individual:* La facultad de la instalación, por sí misma o en coordinación con otras instalaciones, de permitir al viajero individual ir a donde quiera y cuando quiera, con o sin equipaje o equipo, incluso la facultad de realizar viajes secundarios o varias paradas de diferentes duraciones.

*Longevidad:* El grado al cual una inversión incremental capital, operativa o de mantenimiento pueda extender la vida útil de una instalación; impedir la necesidad de reemplazarla y de esa manera reducir los costos futuros de desembolsos de capital y la degradación del sistema.

*Interrupción futura potencial:* Sensibilidad y susceptibilidad de la instalación a paros laborales, sabotaje, terremotos y otros desastres naturales, escasez futura de combustible o materiales, deterioración, problemas de mantenimiento y el costo contra durabilidad, etc.

*Entrega del proyecto:* Los pasos que se requerirían para implementar el proyecto desde la planeación hasta la operación después de la construcción, la factibilidad o probabilidad de implementación definitiva, y el tiempo transcurrido hasta que se pueda usar la instalación.

*Aceptación pública:* El grado al cual el público apoya, acepta, le preocupa u opone el modo de transporte, el costo, el mecanismo de financiamiento u otros factores.

*Efectos en la calidad de vida:* El grado al cual la instalación añade o reduce la contaminación del aire o de otro tipo, su aspecto, su contribución a mejorar o deteriorar la calidad de vida, su contribución al crecimiento económico y otras oportunidades.

*Seguridad:* La seguridad personal y de vehículos al tener acceso a la instalación al comienzo del viaje y seguir viajando al final del mismo; la seguridad del vehículo o de la instalación con relación a los accidentes y otros peligros; y la seguridad del viajero individual mientras usa la instalación.

## PROYECTO

*Velocidad/tiempo de viaje:* El tiempo total que se requiere para que las personas inicien y terminen sus viajes, incluyendo el tiempo de espera y viaje en las instalaciones de conexión. Esto debe compararse con el tiempo total de viaje si la instalación no se construyera o si se implementara otra instalación alternativa. Debe evaluarse el tiempo total de viaje, no sólo el tiempo que se pasa en la instalación.

*Uso de la capacidad existente:* El grado al cual la instalación añade a las instalaciones existentes o las realza y aumenta el uso de las instalaciones poco utilizadas.

# PROYECTO

## APÉNDICE IX

### RESUMEN DEL PROGRAMA DE DESARROLLO DE VÍAS DE ACCESO GLOBALES

El Programa de Desarrollo de Vías de Acceso Globales (Global Gateways Development Program) es una reflexión de las perspectivas de los interesados sobre la urgencia y las opciones para facilitar el movimiento de bienes en California. El informe sugiere que el movimiento de bienes es una prioridad económica y de transporte y solicita acciones para realzar la capacidad y mejorar la eficiencia del sistema de movimiento de bienes mundiales de California.

El plan se concentra en las instalaciones que se ocupan de los más altos volúmenes de carga y retos de transporte, entre las que se incluye: aeropuertos internacionales, puertos marítimos, corredores de comercio, cruces de frontera, instalaciones importantes de transferencia intermodal y centros de distribución de movimiento de bienes. Un objetivo principal de este programa es identificar los proyectos de movimiento de bienes con los mayores beneficios para el transporte, la economía, la comunidad y el ambiente que podrían ser el blanco de financiamiento estatal, federal, regional, local y privado.

El programa está diseñado para generar discusión entre quienes formulan políticas, la industria del transporte y el público de manera que los problemas más urgentes de transporte y de viabilidad de las comunidades en el estado puedan solucionarse.

#### LOS BENEFICIOS

Los beneficios potenciales del programa son considerables. Más de 1 en 7 trabajos en California están relacionados con el comercio doméstico e internacional. Al reducir la congestión y la demora, el programa mejorará y proporcionará a los negocios, transportistas y consignadores de California un acceso más confiable a los mercados internacionales e internos.. El resultado final será costos más bajos de transporte y de inventarios, productividad mejorada, utilidades, crecimiento y competitividad. El consumidor también se beneficiará de los costos de producción más bajos, la congestión reducida, la mejor seguridad y una mayor viabilidad de la comunidad.

No sólo los Californianos se beneficiarán del programa, sino que sus efectos también se experimentarán en todo el país. Las vías de acceso globales de California, tales como los puertos de Los Angeles, Long Beach y Oakland, los aeropuertos internacionales en Los Angeles, San Francisco y Oakland y las carreteras, vías ferroviarias, y cruces de frontera de sus corredores comerciales representan el más grande complejo de transporte comercial en los Estados Unidos. La nación depende mucho de este sistema, particularmente para tener acceso a los países de la costa del Pacífico. Millones de trabajos a nivel nacional dependen del sistema de transporte de California.

# PROYECTO

## LOS RETOS

El reto del movimiento de los productos es tanto considerable como inmediato. Aumentan la congestión y las demoras. El desarrollo de las instalaciones de las vías de acceso del estado y la infraestructura del transporte de carga no se ha mantenido al ritmo con el crecimiento económico y comercial. Como resultado, la congestión, las demoras, los accidentes y los costos del transporte de carga han aumentado. Se espera que el tráfico de contenedores en los puertos y los volúmenes de carga aérea se tripliquen para el 2020, mientras que se proyecta que el volumen de movimiento de productos se eleve el 56 por ciento entre 1996 y 2016. Si no se atiende la demanda creciente, podría tener efectos catastróficos en la capacidad del estado de permanecer competitivo económicamente y dañar drásticamente la capacidad de California de crear nuevos trabajos y retener negocios existentes. Al reunir los sectores público y privado en un planteamiento de colaboración que refleje las metas y los entendimientos compartidos, el Programa de Desarrollo de Vías de Acceso Globales puede servir como punto de referencia para crear coaliciones en todo el estado.

## NECESIDADES DE MEJORA DE LAS VÍAS DE ACCESO

Entre las más altas prioridades en los asuntos de puertos mundiales de entrada están seis puertos (Long Island, Los Angeles, Oakland, Hueneme, Sacramento y Stockton), cinco aeropuertos internacionales (Los Angeles, San Francisco, Oakland, Ontario y San Diego), y dos cruces de frontera (Otay Mesa y Calexico). Entre los corredores clave de comercio internacional identificados se incluyen ocho interestatales, así como porciones considerables de otros siete. También están identificadas cuatro rutas en los sistemas federal (EE.UU.) y estatales y secciones de otras once, así como las líneas principales de los ferrocarriles Burlington Northern Santa Fe Railway y Union Pacific Railroad. Éstos apoyan las vías de acceso clave en el origen y recibo de comercio internacional, incluyendo las regiones de Los Angeles, San Francisco, el Valle Central y la frontera internacional entre California y México.

Para los aeropuertos internacionales, el acceso de los camiones también es un problema crucial. La urbanización, las limitaciones al acceso por tierra, las restricciones de calidad del aire y la oposición local dificultan la expansión de los aeropuertos más grandes de California. Ambos ferrocarriles principales se enfrentan a problemas de capacidad, ambientales y relacionados con las comunidades. En las carreteras de California, la congestión está convirtiéndose en un reto importante para quienes se trasladan a sus trabajos y los conductores de camiones por igual. El sistema debe mantenerse y expandirse, y su eficiencia operacional debe mejorarse, si se van a mitigar estos problemas de congestión.

## FINANCIAMIENTO

La mayoría de los interesados creen que el financiamiento para mejorar las vías de acceso de California y el sistema de movimiento de productos necesita venir tanto de sociedades innovadoras entre miembros de los sectores públicos y privados como de modificaciones a los programas estatales y federales existentes. California proporciona financiamiento continuo a través del programa estatal de mejoras al transporte (State Transportation Improvement Program), el Programa de Operación y Protección de las Carreteras del Estado (State Highway Operation and Protection Program), y el

## PROYECTO

programa de California de ayuda para los aeropuertos (California Aid to Airports Program). Los programas existentes de financiamiento innovador tales como el Programa de Alivio de la Congestión del Transporte (Transportation Congestion Relief Program), la Cuenta Estatal de Carreteras (State highway Account), los Vehículos de Ingreso por Anticipación de Concesiones (Grant Anticipation Revenue Vehicles), el Banco de Financiamiento del Transporte (Transportation Finance Bank), y el Banco de Infraestructura y de Desarrollo Económico de California (California Infrastructure and Economic Development Bank) deben modificarse para que sean fuentes fructíferas de financiamiento. Los aumentos en participación regional en el financiamiento de proyectos de movimientos principales de productos también deben ocurrir a UN grado mucho mayor.

El gobierno federal, mediante la Ley de Igualdad en el Transporte para el siglo XXI (Transportation Equity Act for the 21<sup>st</sup> Century ) (TEA-21), provee financiamiento que puede usarse para el movimiento de productos. Sin embargo, en la práctica, sólo cantidades limitadas de estos fondos se han usado específicamente para proyectos de movimiento de productos. Los programas federales a menudo presentan requisitos restrictivos de elegibilidad, reglas y otras limitaciones.

### **OPCIONES DE LOS INTERESADOS PARA MEJORAS AL MOVIMIENTO DE LOS PRODUCTOS:**

Los interesados ofrecieron las siguientes opciones para que quienes establecen políticas las consideren a fin de mejorar el flujo de movimiento de productos mediante las vías de acceso de California:

- ❑ Las dependencias estatales y regionales de planeación de transporte y otras dependencias locales deben asumir un papel agresivo en la planeación, el financiamiento, el desarrollo, la operación y el mantenimiento de las porciones públicas cruciales del sistema de transporte para el movimiento de productos.
- ❑ El estado también debería asumir el liderazgo al tratar de conseguir la cooperación federal para satisfacer las necesidades del movimiento de productos de California. Durante el proceso de reautorización de la ley TEA-21 en el 2003, el estado debe buscar un énfasis más intenso en el movimiento de productos y una mayor flexibilidad de financiamiento en el uso de programas tradicionales de financiamiento federal del transporte.
- ❑ El estado debe perseguir activamente el mejoramiento de la eficiencia operativa de las principales vías de acceso del estado. California debe perseguir activamente la implementación de aplicaciones de sistemas de transporte inteligente (Intelligent Transportation System) y debe fungir como líder, negociador, intermediario y socio para lograr otras mejoras de eficiencia.
- ❑ El estado debe proporcionar una mayor flexibilidad en el uso de los fondos del estado

# PROYECTO

## APÉNDICE IX

### PLANES DE TRANSPORTE REGIONAL

Las Dependencias Regionales de Planeación del Transporte (RTPA) son responsables de desarrollar y adoptar un plan de transporte regional de 20 años cada tres años en áreas urbanas y cada cuatro años en áreas no urbanas. Hay 43 RTPAs designadas en California. Dieciséis de éstas son Organizaciones de Transporte Metropolitano (Metropolitan Transportation Organizations) (MPO) federalmente reconocidas y financiadas con áreas urbanizadas con población de más de 50,000. Las 29 RTPAs no urbanas están financiadas primordialmente con fondos estatales.

La Sección 65080 y artículos siguientes del Código del Gobierno de California (California Government Code), y el Código de Estados Unidos (United States Code), Título 23, Secciones 134 y 135 y artículos siguientes, requiere los Planes de Transporte Regional (RTP). Según la ley del estado, cada RTPA preparará y adoptará un RTP dirigido a lograr un sistema de transporte regional coordinado y equilibrado, incluyendo, entre otros, instalaciones y servicios de transporte colectivo, carreteras, ferrocarriles, transporte marítimo, bicicletas, peatones, movimiento de productos y aviación. Además, el RTP será pragmático y estará orientado a adoptar acciones, tomando en consideración tanto el corto plazo como el largo plazo.

Las directrices RTP adoptadas por el CTC establecen que debe haber congruencia entre el plan CTP, el plan RTP y otros planes de transporte desarrollados por las ciudades, los condados, los distritos, las organizaciones privadas, los gobiernos tribales y las dependencias estatales y federales.

A diferencia del plan CTP, los planes RTP identifican proyectos. El CTC no puede programar proyectos que no sean congruentes con un plan de transporte regional adoptado.

La calidad del aire es una consideración importante en el desarrollo de los planes RTP. La legislación federal requiere que el plan RTP se conforma al Plan de Implementación Estatal (State Implementation Plan). La conformidad se demuestra cumpliendo con los niveles de emisiones donde correspondan, cumpliendo con otras pruebas de emisiones según correspondan, e implantando medidas de control de transporte según lo requiere el Plan de Implementación Estatal (State Implementation Plan).

Además, las organizaciones MPO proporcionarán un análisis y considerarán los efectos sociales y ambientales probables en la vivienda, el empleo, el desarrollo de la comunidad, el uso del terreno, las metas centrales de desarrollo de las ciudades, etc.

# PROYECTO

## APÉNDICE XI

### GLOSARIO Y LISTA DE ALGUNAS SIGLAS

#### GLOSARIO

**Sistemas de Transporte Avanzados (Advanced Transportation System)** – Uso de tecnología avanzada para administrar y operar el sistema de transporte; proporcionar información al viajero; mejorar la seguridad del vehículo y del sistema; y mejorar la construcción y el mantenimiento. Los sistemas de transporte avanzados con base en el vehículo y la infraestructura corresponden al transporte colectivo y al movimiento de productos así como a los vehículos privados.

**Vivienda asequible (Affordable housing)** – Vivienda que cuesta no más del 30 por ciento del ingreso bruto ajustado mensual de un residente. Con la promulgación de la Ley Nacional de Vivienda Asequible (National Affordable Housing Act) (NAHA), se ha retado a los funcionarios de los gobiernos estatal y locales a diseñar programas que desarrollen o rehabiliten viviendas que cumplan con esa definición.

**Plan de Amtrak de 20 años de mejoras al sistema de ferrocarriles de pasajeros de California (Amtrak's California Passenger Rail System 20-Year Improvement Plan)** – Este plan, publicado en marzo de 2001, solicita servicio de ferrocarril de pasajeros más rápido, más frecuente y más conveniente a todos los centros principales de población del estado. Establece metas para los corredores ferroviarios existentes y emergentes y propone una visión que permita que el número de usuarios se eleve un 300 por ciento durante los siguientes 20 años.

**Dependencia de Negocios, Transporte y Vivienda (Business, Transportation and Housing Agency) (BT&H)** – BT&H es parte del organismo ejecutivo del gobierno de California y su secretario es miembro del gabinete del gobernador. BT&H se encarga de las actividades de 14 departamentos, incluso Caltrans, la Patrulla de Caminos de California, y la Oficina de Seguridad del Tráfico, y tiene un presupuesto colectivo de \$12.4 miles de millones y más de 47,000 empleados.

**Plan del Sistema de Aviación de California (California Aviation System Plan) (CASP)** – Caltrans prepara este plan, en consulta con las dependencias de planificación de transporte. El plan proporciona un marco que guía la planeación continua del sistema para el desarrollo futuro y la conservación del sistema de aeropuertos e instalaciones de aviación en todo el estado.

**Banco de Infraestructura y de Desarrollo Económico de California (California Infrastructure and Economic Development Bank) (CIEDB)** – Creado en 1994 para promover la revitalización económica, hacer posible el desarrollo futuro, y fomentar un clima saludable para la disponibilidad de trabajos en California, el CIEDB funciona según la Ley del Banco de Infraestructura y de Desarrollo Económico Bergeson-Peace (Bergeson-Peace Infrastructure and Economic Development Bank Act) contenida en las secciones 63000 y siguientes del código del gobierno de California. El CIEDB está localizado dentro de la Dependencia de Tecnología, Industria y Comercio de California

## PROYECTO

(California Technology, Trade and Commerce Agency) y está regido por un consejo de directores de tres miembros.

**Comisión de Transporte de California (California Transportation Commission) (CTC)** – Establecida por el proyecto de ley de la asamblea 402 en 1978, consiste de nueve miembros nombrados por el gobernador, los cuales sirven durante períodos escalonados de cuatro años e incluyen dos miembros ex officio que no votan, uno del senado del estado y otro de la asamblea del estado. La comisión es responsable de programar y asignar fondos para proyectos de capital a través de California. La comisión también asesora y asiste al secretario de la dependencia de negocios, transporte y vivienda y a la legislatura en la formulación y la evaluación de políticas y planes del estado para los programas de transporte de California.

**Sistema de inversión para el transporte de California (California Transportation Investment System) (CTIS)** – Una herramienta de visualización de datos espaciales y de consulta básica diseñada por el personal de la Oficina de Planeación del Estado (Office of State Planning) (OSP). El propósito de esta herramienta a nivel de bosquejo es mostrar en un mapa dónde está teniendo lugar (está programada) la inversión de transporte ahora y dónde está planeada durante los siguientes 20 años. La herramienta intenta mostrar todos los proyectos relacionados con los modos de transporte, incluyendo los de carreteras, los locales, los de aviación, los de transporte colectivo, de bicicletas y de peatones.

**Plan de Transporte de California (California Transportation Plan o CTP)** – Las reglamentaciones federales y estatales requieren que cada estado desarrolle un plan estatal con un horizonte de 20 años como mínimo. Se requiere que el plan sea multimodal y detallado y se desarrolle en coordinación con las Organizaciones de Planeación Metropolitanas (Metropolitan Planning Organizations), los funcionarios electos locales y los gobiernos de las tribus indígenas.

**Proyectos de desembolso de capital** – Proyectos que reemplazan, mejoran o construyen nuevas instalaciones. No incluye los costos de operación y mantenimiento.

**Vehículos de combustible limpio** – Vehículos que funcionan con fuentes que están certificadas para cumplir con las normas federales de emisiones de vehículos de combustibles limpios. Los combustibles limpios incluyen los combustibles alternativos, los combustibles oxigenados, la gasolina reformulada, los híbridos y la gasolina convencional de baja emisión.

**Valores de la comunidad** – Creencias comunes que comparte una comunidad como resultado de las relaciones con las familias, las instituciones sociales, las organizaciones religiosas y el sistema educativo recubierto de entendimientos más generales definidos por consensos en las más amplias comunidades de la vida. Con referencia al transporte, es incorporar estas creencias por medio de las aportaciones de la comunidad en el diseño y la construcción de las instalaciones de transporte.

**Cobertizos de traslado** – La distancia medida en un radio desde un centro a donde se traslada la gente para trabajar.

**Congestión** – La definición de congestión de FHWA es cuando una carretera interestatal sobrepasa los 13,000 vehículos por milla-carril a diario, o 5,000 vehículos por milla-carril en las arterias principales.

## PROYECTO

**Soluciones sensibles al contexto** – Las soluciones sensibles al contexto usan planteamientos innovadores e inclusivos que integran y balancean valores comunitarios, estéticos, históricos y ambientales con la seguridad en el transporte, el mantenimiento y las metas de rendimiento. Se alcanzan las soluciones mediante un enfoque de colaboración e interdisciplinario que involucra a todos los interesados.

**Demografía** – Una disciplina amplia de las ciencias sociales interesada en el estudio de las poblaciones humanas. La demografía trata con la recolección, la presentación y el análisis de los datos que se relacionan con los eventos básicos del ciclo de vida y las experiencias de la gente: nacimiento, matrimonio, divorcio, formación de hogares y familias, empleo, envejecimiento, migración y fallecimiento. Los estudios demográficos incluyen cambios en la condición humana, tales como salud y morbilidad, sistemas familiares y estructura familiar, el papel de las mujeres, el valor de los niños, y la sociedad, la cultura y las instituciones.

**Prosperidad económica** – La facultad de sostenerse y prosperar económicamente con base en varios factores incluyendo la demografía, la fuerza laboral, el ingreso, la inflación, los mercados de bienes raíces, el producto estatal y nacional bruto, la industria, las exportaciones, las importaciones y la economía en general.

**Centros de empleo** – Un área que proporciona una concentración de trabajos.

**Calidad ambiental** – Se refiere a los factores que afectan nuestro aire, nuestra agua y la tierra y la magnitud del efecto que tienen esos factores en nuestra capacidad de vivir en alrededores limpios y saludables.

**Retorno de la caja de pasajes** – Se refiere al ingreso recibido de la venta de boletos del transporte público en operación con relación al costo de proporcionar el servicio.

**Administración Federal de Autopistas (Federal Highway Administration) (FHWA)** – Una dependencia del departamento de transporte de EE.UU. (U.S. DOT) que directamente administra un número de actividades de transporte en carreteras, incluyendo desarrollo de normas, investigación y tecnología, capacitación, asistencia técnica, acceso de las carreteras a tierras propiedad de la federación y tierras indígenas, y el cumplimiento de las normas de seguridad para vehículos comerciales. La FHWA también funciona en sociedades con las dependencias estatales y locales para facilitar el desarrollo y el mantenimiento de sistemas de transporte estatales y locales del sistema de transporte intermodal nacional.

**Fiscalización del uso de la tierra** – Un ambiente de política en el cual las decisiones sobre uso de la tierra se hacen en su mayoría o en su totalidad con base en consideraciones fiscales, en lugar de con la mirada hacia tener comunidades saludables y equilibradas. En California, la fuente de ingreso de los gobiernos locales viene en su mayoría del impuesto sobre las ventas que influye en el uso de la tierra para desarrollo comercial al por menor.

**Vías de acceso** – Se refiere a las vías de acceso principales para carga en California que incluyen aeropuertos, puertos marítimos, puertos internacionales de entrada, instalaciones principales de transferencia intermodal, centros de distribución de movimientos de productos y corredores comerciales.

## PROYECTO

**Sistema de Información Geográfica (GIS)** – Una recolección organizada de hardware computacional, software, datos geográficos y personal diseñada para capturar, almacenar, actualizar, manipular, analizar y mostrar con eficiencia todo tipo de información geográficamente referida. GIS puede ayudar a contestar preguntas, abordar problemas o mostrar información con relación a la localización, proximidad, condiciones, tendencias y patrones.

**Movimientos de productos** – El término general que se refiere al flujo de mercancías, sistemas modales de movimiento de productos e instituciones de movimiento de productos.

**Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador (Governor's Office of Planning and Research) (OPR)** – La Oficina de Planificación e Investigación (OPR) es parte de la oficina del gobernador. Ayuda al gobernador y a la administración en la planeación del uso de la tierra, la investigación y la vinculación con los gobiernos locales, la defensa de los pequeños negocios, la política rural, la justicia ambiental y varios grupos de trabajo entre dependencias. Otras dependencias estatales ven a OPR como la coordinadora de varios programas ambientales y de planeación estatal.

**Vehículos de Ingreso por Anticipación de Concesiones (Grant Anticipation Revenue Vehicles) (GARVEE)** – Un instrumento de financiamiento por deuda que permite a su emisor prometer fondos federales futuros para carreteras para pagar a los inversionistas.

**Efectos de los gases de invernadero (Greenhouse Gas Impacts)** – Se pronostica que el clima de la tierra cambiará porque las actividades humanas están alterando la composición química de la atmósfera mediante la acumulación de gases de invernadero – primordialmente el dióxido de carbono, el metano y el óxido nitroso. Aunque existe incertidumbre acerca de exactamente cómo responde el clima de la tierra a estos gases, las temperaturas globales están elevándose, de acuerdo con el programa ambiental de las N.U. (U.N.'s Environmental Programme) y el Panel Intergubernamental de la Organización Meteorológica Mundial sobre el Cambio Climático (World Meteorological Organization's Inter-governmental Panel on Climate Change). Se espera que las crecientes temperaturas globales eleven el nivel del mar, y cambien la precipitación y otras condiciones climáticas locales. Los combustibles fósiles que se queman para hacer funcionar los automóviles y los camiones, calentar los hogares y los negocios, e impulsar las fábricas son responsables de casi el 98 por ciento de las emisiones de dióxido de carbono en los EE.UU., el 24 por ciento de las emisiones de metano y el 18 por ciento de las emisiones de óxido nitroso. En California, el 58 por ciento de las emisiones de dióxido de carbono de los combustibles fósiles están relacionados de alguna manera con el transporte, de acuerdo con la Actualización del Inventario de Gas de Invernadero de la comisión de energía de California del 2001 (California Energy Commission's Greenhouse Gas Inventory Update, 2001).

**Desarrollo de alta densidad** – La definición de "alta densidad" puede variar, dependiendo de las características de densidad existente de la comunidad y puede incluir tanto vivienda multifamiliar como unifamiliar. La meta es incrementar la cantidad de viviendas que puedan construirse en un sitio o extensión de tierra determinados.

**Plan para ferrocarriles de alta velocidad** – La autoridad de ferrocarriles de alta velocidad de California la creó la legislatura del estado con el objeto de desarrollar un plan para la construcción, operación y financiamiento de un sistema de ferrocarril de pasajeros de

## PROYECTO

alta velocidad entre ciudades en todo el estado. El plan describe un sistema de ferrocarriles de alta velocidad de 700 millas de longitud capaz de velocidades de más de 200 millas por hora en rieles exclusivos, completamente nivelados y separados que sirva a los centros metropolitanos principales de California para 2020.

**Superficies impermeables** – Las superficies que no permiten la filtración de agua de tormentas, causando que el agua se acumule y fluya por medio de un sistema de drenaje pluvial. Este escurrimiento puede terminar en arroyos y ríos locales con contaminantes que pueden haberse acumulado en el agua.

**Sistema de transporte inteligente (ITS)** – La aplicación de tecnologías avanzadas de sensores, computadoras, electrónica y comunicaciones y estrategias de administración para aumentar la seguridad y la eficiencia del sistema de transporte terrestre. Los sistemas ITS pueden basarse en los vehículos o en la infraestructura y aplicarse a vehículos privados, al transporte colectivo y al movimiento de productos.

**Ferrocarril entre ciudades** – Opera en su mayoría entre varias regiones del estado, usando el modo del ferrocarril. Amtrak financia los trenes básicos del sistema. Tanto el estado como Amtrak financian los trenes auspiciados por el estado.

**Transporte entre ciudades** – El transporte de cualquier modo entre dos ciudades incorporadas, pueblos o grupos residenciales habitados que no son aledaños ni están dentro de la misma área urbanizada ni en áreas contiguas.

**Ley de Eficiencia en el Transporte Terrestre Intermodal de 1991 (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991) (ISTEA)** – La iniciativa legislativa del Congreso de EE.UU. que reestructuró el financiamiento de los programas de transporte. ISTEA autorizó el aumento en los niveles de financiamiento de carreteras y transporte y un mayor papel de las comisiones de planeación regionales y metropolitanas en las decisiones de financiamiento. La Ley también requiere planes exhaustivos de transporte a largo plazo regional y estatal y coloca un mayor énfasis en la participación pública y las alternativas de transporte.

**Sistema de transporte intermodal** – Aplicación de un planteamiento de sistemas al transporte en el cual los productos y la gente se transportan de una manera continua y eficiente entre un origen y un destino, usando dos o más modos de transporte en la manera más eficiente, y proporcionando conectividad entre las opciones de transporte.

**Migración internacional** – La afluencia de personas de diferentes países a California con la intención de permanecer en el estado.

**Sistema de caminos interregional** – Una serie de rutas interregionales de carreteras estatales, fuera de las áreas urbanizadas, que proporciona acceso a los centros económicos del estado, las áreas recreativas importantes y las regiones urbanas y rurales, proporciona acceso a través de ellos y realiza conexiones entre ellos.

**Transporte interregional** – Viajes al estado y a través del estado y entre regiones (adyacentes o no adyacentes) según se define bajo "Región".

**Programa de Mejoras al Transporte Interregional (Interregional Transportation Improvement Program) (ITIP)** – Financia mejoras capitales en todo el estado, incluyendo proyectos de aumento de capacidad primordialmente fuera de un área urbanizada. Caltrans nombra los proyectos y los presenta a CTC para que se incluyan

## PROYECTO

en el programa estatal de mejoras al transporte. El programa ITIP es un programa de cuatro años de proyectos que representan el 25 por ciento del financiamiento de STIP.

**Plan Estratégico de Transporte Interregional (Interregional Transportation Strategic Plan o ITSP)** – El ITSP identifica seis objetivos clave para implementar el programa de mejoramiento interregional y las estrategias y acciones para concentrar mejoras e inversiones. Este documento también trata el desarrollo del sistema de caminos interregionales y el ferrocarril entre ciudades en California, y define una estrategia que se extiende más allá del Programa Estatal de Mejoras al Transporte de 1998 (1998 State Transportation Improvement Program).

**Comunidades habitables** – Caracterizadas por usos mixtos de la tierra; desarrollos compactos; una escala de opciones de vivienda; vecindades en las que se puede caminar; un sentido de lugar; conservación de espacios abiertos y tierras de labranza; rehabilitación y reurbanización en las comunidades existentes; y una variedad de opciones de transporte.

**Comisión de Gobiernos Locales (Local Government Commission o LGC)** – Una organización de afiliación que no persigue fines de lucro y no está afiliada a ningún partido político, compuesta de funcionarios electos, personal de la ciudades y de los condados y otras personas interesadas. Los miembros de la comisión LGC están comprometidos a desarrollar e implementar soluciones locales a problemas de trascendencia nacional. Sirviendo como complemento de la Liga de Ciudades de California (League of California Cities) y la Asociación de Condados del Estado de California, la comisión LGC proporciona oportunidades de crear relaciones entre colegas, actúa como interfaz entre los funcionarios de la ciudad y del condado y proporciona ideas prácticas de políticas para tratar problemas ambientales y sociales graves.

**Desarrollo de baja densidad** – La definición de “baja densidad” puede variar, dependiendo de las características existentes de densidad de la comunidad pero usualmente incluye vivienda unifamiliar y la ausencia de vivienda compacta en un sitio o en el terreno.

**Organización de Planeación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization o MPO)** – Una organización de planeación creada por la legislación federal que establece un foro para la toma de decisiones cooperativa. Cada MPO representa un área urbanizada con una población de más de 50,000 personas.

**Plan de Transporte Metropolitano (Metropolitan Transportation Plan o MTP)** – Un plan de 20 años que se actualiza cada tres años. Tiene elementos de política, financieros y de acción y es el resultado de esfuerzos de planeación tanto locales como regionales. Para recibir financiamiento federal o estatal, los proyectos nominados por las ciudades, los condados y las dependencias deben ser congruentes con el elemento de acción del plan MTP.

**Mitigar** – Evitar, minimizar, rectificar o compensar un efecto.

**Uso mixto de la tierra** – Tierra en desarrollo que proporciona una alta densidad de usos que incluyen el residencial, comercial y de empleo.

## PROYECTO

**Sistema de transporte multimodal** – La disponibilidad de opciones de transporte usando diferentes modos de transporte dentro de un sistema.

**Sociedad Nacional de Carga (National Freight Partnership)** – Una coalición de expertos de transporte de varias organizaciones de planeación metropolitana (MPOs), negocios locales del sector privado, funcionarios de transporte del estado, y representantes federales del departamento U.S. DOT creado con el fin de tratar asuntos de carga. Los funcionarios públicos y la industria consideran: (1) las necesidades prioritarias para los programas de planeación y asistencia federales y estatales que puedan realzar la productividad de carga y la movilidad en la siguiente década y más adelante; y (2) maneras de aumentar los esfuerzos crecientes de sociedades entre los sectores público y privado que puedan mejorar el rendimiento y la eficiencia del transporte de carga intermodal.

**Espacio Abierto** – Terrenos apartados para fines de conservación, recreación o beneficio público. Puede categorizarse como tierras agrícolas, pantanos, vistas escénicas, masas de agua, terrenos ribereños, hábitat para la vida silvestre, terrenos para pastizales, bosques, parques, terrenos costeros, espacios abiertos urbanos, o cualquier otro terreno que tenga cualidades geológicas o estéticas especiales.

**Paratránsito** – Programas que proporcionan transporte de puerta en puerta o de acera en acera para ancianos, inválidos o menores que no tienen transporte privado y que no pueden usar transporte público para satisfacer sus necesidades.

**Transporte público** – Servicio de transporte regular al público usando vehículos que transportan a varias personas a cambio de una compensación, usualmente pero no exclusivamente a lo largo de una ruta o un grupo de rutas de un punto fijo a otro. Las rutas y los horarios pueden determinarse mediante un arreglo cooperativo. Las subcategorías incluyen servicios de transporte colectivo y de paratránsito que están disponibles al público en general.

**Indicadores cualitativos** – Una medida que proporciona evidencia de que existe cierta condición o de que ciertos resultados se han o no se han cumplido. Los indicadores permiten a quienes toman decisiones evaluar el progreso hacia el logro del rendimiento, los resultados, las metas y los objetivos previstos.

**Transporte regional** – Transporte dentro de una región específica que puede existir en un condado o varios condados.

**Programa de Mejoras al Transporte Regional (Regional Transportation Improvement Program o RTIP)** – Una lista de proyectos de transporte propuestos que las presentan a CTC las dependencias de planeación de transporte regional (organizaciones de planeación metropolitana y dependencias de planeación de transporte regional) para su financiamiento estatal. El RTIP tiene un horizonte de planeación de cuatro años y CTC lo actualiza cada dos años.

**Plan de Transporte Regional (RTP)** – Un documento ordenado por el estado que se prepara cada tres años por todas las dependencias de planeación de transporte urbano regional y cada cuatro años para las no urbanas. El plan RTP describe las necesidades de transporte existentes y proyectadas, las condiciones y el financiamiento que afecta a todos los modos de transporte en un horizonte de 20 años.

## PROYECTO

**Dependencias Regionales de Planeación del Transporte (RTPA)** – Una dependencia designada por el estado (dependencia a nivel de un condado o varios condados), responsable de la planeación regional de transporte para cumplir con los mandatos de planeación del estado. Las dependencias RTPA pueden ser comisiones locales de transporte, consejos del gobierno, organizaciones MPO o dependencias creadas por ley.

**Área rural** – FHWA usa en la actualidad definiciones rurales y urbanas según se encuentran en la Sección 101, Título 23 del código U.S.C., el cual establece que las áreas con menos de 50,000 habitantes dentro de ciertos límites especificados se consideran rurales.

**Tarjetas inteligentes** – Una tarjeta de plástico aproximadamente del tamaño de una tarjeta de crédito, con un microchip incrustado que puede cargarse con datos, que se usa para hacer llamadas de teléfono, pagos electrónicos en efectivo, y para otras aplicaciones, y luego se renueva para seguirse usando. Las tarjetas inteligentes se usan en el sector de transporte para pasajes de transporte colectivo, peajes y cuotas de estacionamiento.

**Crecimiento inteligente** – La definición de este término varía entre las regiones geográficas. Puede definirse en general como un esfuerzo para lograr un equilibrio entre el crecimiento sin planear, al azar, como sea y la falta absoluta de crecimiento. Sin embargo, el crecimiento inteligente debe definirse a nivel local y regional de manera que la definición responda a las condiciones económicas, políticas, sociales y ambientales únicas de una región. Específicamente, es más probable que los programas comunitarios sostenibles, en comparación con las comunidades habitables o los programas de crecimiento inteligente, incluyan asuntos como el calentamiento del planeta, la protección de especies en peligro, el desarrollo de la energía renovable o el diseño y la construcción acorde con el medio ambiente o hagan énfasis en ellos.

**Filtración en el suelo** – El movimiento descendente del agua a través del suelo.

**Puertos espaciales** – Una instalación de la cual un vehículo puede lanzarse para llevar una carga al espacio.

**Interesados** – Aquéllos que tienen un interés en una decisión particular, ya sea como individuos o como representantes de un grupo. Esto incluye gente que influencia una decisión o puede influenciarla, así como aquéllos que se ven afectados por ella.

**Cuenta Estatal de Carreteras (State Highway Account o SHA)** – Una cuenta establecida por los reglamentos federales que mantiene ingresos generados mediante los impuestos estatales y federales, las cuotas y las apropiaciones federales con el propósito de financiar proyectos de transporte.

**Plan de Operación y Protección de las Carreteras Estatales (State Highway Operation and Protection Plan o SHOPP)** – Un programa creado por la legislatura del estado de California, el cual incluye proyectos necesarios para mantener la integridad del sistema de carreteras del estado, primordialmente asociados con la seguridad y la rehabilitación, y las mejoras operativas. Los proyectos SHOPP no expanden el sistema de transporte. SHOPP es un programa de cuatro años aprobado por CTC aparte de STIP. Plan estatal para ferrocarriles de pasajeros – Un plan estatal a 10 años que lo exige la Sección 14036 del código del gobierno y creado en sociedad con Amtrak, Caltrans, los consejos de poderes conjuntos regionales entre ciudades, los ferrocarriles

## PROYECTO

de carga y los grupos de trabajo con relación a los corredores. Este plan establece prioridades en las estrategias de inversión y esboza los costos y los beneficios de invertir en ferrocarriles de pasajeros y de carga.

**Programa Estatal de Mejoras al Transporte (State Transportation Improvement Program o STIP)** – Una lista de proyectos de transporte propuestos en los planes RTIP y ITIP, los cuales están aprobados por CTC para su financiamiento.

**Proyecto de Políticas de Transporte Terrestre (Surface Transportation Policy Project o STPP)** – El proyecto STP es una coalición nacional de más de 200 organizaciones que trabajan para promover políticas de transporte que protegen las vecindades, proporcionan mejores opciones de viaje y promueven la igualdad social.

**Comunidades sostenibles** – Las comunidades sostenibles están estrechamente asociadas con las comunidades habitables o los programas de crecimiento inteligente. Los conceptos de las comunidades sostenibles son distintos en cuanto a que a menudo incluyen una dimensión explícitamente global (“pensar globalmente, actuar localmente”) y a largo plazo (“...sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades”). Tienden a implicar una visión más explícita de la comunidad como una parte importante del mundo mayor dentro del cual funcionan, y generalmente ven la comunidad como una entidad que tiene una responsabilidad como “ciudadano mundial” y un efecto significativo por lo que sucede mundialmente a largo plazo.

**Conectividad del sistema** – La facultad de cambiar sin complicaciones de un modo de transporte a otro, y de una jurisdicción a otra con un mínimo de demoras y dificultad.

**Proveedores del sistema** – Aquéllos que proporcionan servicios de transporte, equipo o la infraestructura necesaria para que el público viaje. Un proveedor del sistema puede estar en el sector público o privado, y puede estar a nivel local, regional, estatal o federal.

**Usuarios del sistema** – Aquéllos que usan la red de transporte de cualquier manera. Esto incluye conductores que usan las carreteras y los caminos locales, peatones, ciclistas y aquéllos que usan cualquier forma de transporte público.

**Trabajo a distancia** – Un empleado que trabaja en una oficina en el hogar ya sea durante parte de la semana de trabajo o durante toda la semana de trabajo. Mantiene una presencia en la oficina de manera electrónica mediante el teléfono, el fax, un localizador y el correo electrónico y usualmente, como mínimo, se le requiere participar en reuniones trimestrales, mensuales o semanales en el lugar de trabajo.

**Programa de Alivio de la Congestión de Tráfico (Traffic Congestion Relief Program o TCRP)** – Según se promulgó, el programa TCRP proporciona \$5.3 miles de millones para 141 proyectos específicos (\$4.9 miles de millones) y a las ciudades y los condados por mantenimiento diferido (\$400 millones en el año fiscal 2000/2001). También se proporciona financiamiento continuando (aproximadamente \$1.5 miles de millones) a lo largo de un período de siete años para continuar el financiamiento con fines de mantenimiento de calles y caminos locales, aumentar la programación de STIP y financiar las operaciones del transporte colectivo.

**Desarrollo Orientado al Transporte Público (Transit Oriented Development o TOD)** – El desarrollo orientado al transporte público es un desarrollo de densidad moderada o más

## PROYECTO

alta localizada a una distancia de una parada principal de transporte público que se puede recorrer a pie con facilidad. Por lo general incluye una mezcla de oportunidades residenciales, de empleo y de compra diseñada para peatones sin excluir el automóvil. TOD puede ser un solo edificio, varios edificios o la reurbanización de edificios existentes cuyo diseño y orientación facilita el uso del transporte público.

**Ley de Igualdad en el Transporte para el Siglo XXI (Transportation Equity Act for the 21<sup>st</sup> Century o TEA-21)** – Siendo sucesora de la Ley de Eficiencia en el Transporte Terrestre Intermodal (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act o ISTEA) de 1991, TEA-21, la cual fue promulgada el 9 de junio de 1998, autoriza programas de carreteras, seguridad en las carreteras, transporte público, y otros relacionados con el transporte terrestre hasta el 2003.

**Banco de Financiamiento del Transporte (Transportation Finance Bank o TFB)** – La Ley de Designación del Sistema Nacional de Carreteras (National Highway System Designation Act) de 1995 creó un plan piloto para el banco de infraestructura estatal (State Infrastructure Bank o SIB) con el propósito de realizar préstamos, ampliar el crédito, subsidiar tasas de interés y proporcionar otro tipo de asistencia a las entidades públicas y privadas para proyectos elegibles de transporte. Como uno de los 10 estados seleccionados para este plan piloto, a California se le autorizó crear el Banco de Financiamiento del Transporte (Transportation Finance Bank o TFB).

**Infraestructura del transporte** – Las instalaciones y los servicios básicos que se necesitan para que funcione un sistema de transporte. La infraestructura incluye, caminos, vías dedicadas fijas, aeropuertos, puertos marítimos y espaciales, instalaciones para bicicletas y peatones, derecho de paso, instalaciones de transporte público y de mantenimiento, y sistemas de comunicaciones.

**Modo de transporte** – El tipo de transporte que se usa para viajar.

**Proveedores de transporte** – Aquéllos que sirven al público proporcionando alguna forma de transporte.

**Expansión urbana descontrolada** – Desarrollo a grandes pasos. Crecimiento descontrolado o extensión hacia fuera, especialmente el que se produce debido a la construcción de nuevas viviendas en los linderos de una ciudad.

**Determinación de precios según el valor** – Un cargo al usuario con base en el costo percibido por el usuario cuando entra en el flujo de tráfico y el costo de congestión real que crea la entrada del viajero en el sistema. Llamado también determinación de precios de congestión, se cree que sus resultados hacen un uso más eficiente de la capacidad limitada de los caminos instando a aquéllos que valoran sus viajes por menos que su costo total a cambiar a períodos fuera de la hora pico, al transporte colectivo o compartir automóviles, o a usar rutas menos congestionadas.

**Millas-vehículo recorridas (Vehicle Miles Traveled o VMT)** – Se usan en los análisis de tendencias y en los pronósticos. (1) En las carreteras, una medida de las millas totales que se recorren en todos los vehículos en el área durante un período de tiempo específico. Se calcula multiplicando el número de vehículos por las millas recorridas en un área determinada o en una carretera determinada durante el período de tiempo. (2) En el transporte público, el número de millas-vehículo operadas en una ruta o línea o red dadas durante un período específico de tiempo.

# PROYECTO

## LISTA DE ALGUNAS SIGLAS

BT&H	Business, Transportation & Housing Agency (Dependencia de Negocios, Transporte y Vivienda)
Caltrans	California Department of Transportation (Departamento de Transporte de California)
CASP	California Aviation System Plan (Plan del Sistema de Aviación de California)
CIEDB	California Infrastructure and Economic Development Bank (Banco de Infraestructura y de Desarrollo Económico de California)
CTC	California Transportation Commission (Comisión del Transporte de California)
CTIPS	California Transportation Improvement Program System (Sistema de Programas de Mejora al Transporte de California)
CTIS	California Transportation Investment System (Sistema de Inversión para el transporte de California)
CTP	California Transportation Plan (Plan de Transporte de California)
FHWA	Federal Highway Administration (Administración Federal de Autopistas)
GARVEE	Grant Anticipation Revenue Vehicles (Vehículos de Ingreso por Anticipación de Concesiones)
GIS	Geographic Information System (Sistema de Información Geográfica)
ISTEA	Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 (Ley de Eficiencia en el Transporte Terrestre Intermodal)
ITIP	Interregional Transportation Improvement Program (Programa de Mejoras al Transporte Interregional)
ITS	Intelligent Transportation System (Sistema de Transporte Inteligente)
ITSP	Interregional Transportation Strategic Plan (Plan Estratégico de Transporte Interregional)
LGC	Local Government Commission (Comisión de Gobiernos Locales)
MPO	Metropolitan Planning Organization (Organización de Planeación Metropolitana)
MTP	Metropolitan Transportation Plan (Plan de Transporte Metropolitano)
NAFTA	North American Free Trade Agreement (Tratado de Libre Comercio de Norteamérica)
NAHA	National Affordable Housing Act (Ley Nacional de Vivienda Asequible)
OPR	Governor's Office of Planning & Research (Oficina del Gobernador de Planeación e Investigación)
RTIP	Regional Transportation Improvement Program (Programa de Mejoras al Transporte Regional)
RTP	Regional Transportation Plan (Plan de Transporte Regional)

## PROYECTO

RTPA	Regional Transportation Planning Agency (Dependencia de Planeación de Transporte Regional)
SHA	State Highway Account (Cuenta Estatal de Carreteras)
SHOPP	State Highway Operation and Protection Plan (Plan de Operación y Protección de las Carreteras Estatales)
SIB	State Infrastructure Bank (Banco de Infraestructura Estatal)
STIP	State Transportation Improvement Program (Programa Estatal de Mejoras al Transporte)
STPP	Surface Transportation Policy Project (Proyecto de Políticas de Transporte Terrestre)
SUV	Sport-Utility Vehicle (Vehículo Deportivo Utilitario)
TCRP	Traffic Congestion Relief Program (Programa de Alivio de la Congestión de Tráfico)
TEA-21	Transportation Equity Act for the 21st Century (Ley de Igualdad en el Transporte para el Siglo XXI)
TFB	Transportation Finance Bank (Banco de Financiamiento del Transporte)
TOD	Transit Oriented Development (Desarrollo Orientado al Transporte Público)
U.N.	United Nations (Naciones Unidas)
U.S. DOT	U.S. Department of Transportation (Departamento de Transporte de EE.UU.)
VMT	Vehicle Miles Traveled (Millas-Vehículo Recorridas)